WOŁYŃSKIE
WIADOMOŚCI TECHNICZNE
Organ Wołyńskiego Stowarzyszenia Techników.

Przedpłata:	Adres Redakcji i Administracji	Ceny ogłoszeń:
kwartalnie . . . 4 zł. 50 gr.	Łuck, Sienkiewicza 21.	ogłosz. jednoraz. str. 1/1 80 zł.
zeszyt pojedyńczy 1 zł. 50 gr.	Redaktor przyjmuje:	„ „ „ 1/2 40 zł.
Konto P. K. O. Nr. 80613	środy i piątki w lokalu Redakcji od 18—19 w.	„ „ „ 1/4 22 zł.
	i w czwartki od 12—13.	„ „ „ 1/8 12 zł.
		„ „ „ 1/16 6 zł.

Nr. 5. Łuck, dnia 10 maja 1927 r. Rok III.

PRZEKROCZENIE MOSTAMI DOLIN RZEK WOŁYŃSKICH

Inż. A. Pietrow.

Od r. 1921 do r. 1927 na Wołyniu wybudowano mosty o większych rozpiętościach w dolinach rzek w następujących miejscowościach:

1) w Łucku na drodze samorządowej Łuck — Boremel — Beresteczko, przez rzekę Styr wybudowano 2 mosty Hnidawskie: jeden przez stare koryto rzeki o rozpiętości 62 m. b. i drugi przez obecne koryto o rozpiętości 56 m. b.; obydwa mosty są połączone groblą o długości ∽ 1 km.

W profilu usytuowania mostów, szerokość terenu zalewowego wynosi ∽ 1200 m. b.

2) W Łucku na drodze państwowej № 7 Łuck—Kowel przez rz. Styr poniżej mostów Hnidawskich w odległości ∽ 800 m. b. wybudowany jeden most o rozpiętości 157 m. b. tak zwany „Krasnieński".

3) W Łucku przez Styr poniżej mostu Krasnieńskiego w odległości ∽ 500 m. b. wybudowano 2 mosty tak zwane Brusiłowskie; jeden przez główne koryto Styru o rozpiętości 66 m. b. i przez odnogę Styru o rozpiętości 44 m. b.; obydwa mosty są połączone groblą o długości ∽ 50 m. b.

Szerokość terenu zalewowego w profilu usytuowania mostów ∽ 1 km.

Powyższe dwa mosty łączą ul. Unji Lubelskiej z przedmieściem Krasnem.

4) Pod Targowicą na drodze powiatowej Targowica—Łuck przez dolinę rz. Styru i Ikwy w miejscu ujścia rz. Ikwy do Styru wybudowano 2 mosty, jeden przez Styr o rozpiętości 39.90 m. b. i drugi przez Ikwę o rozpiętości 50 m. b.; obydwa mosty są połączone groblą o długości 560 m. b.

Wiosenne wody łączą się przed powyższymi dwoma mostami i część w. w. Styru przechodzi pod mostem na rz. Ikwę.

W roku bieżącym został sporządzony przez Wydział Powiatowy Sejmiku w Dubnie projekt budowy grobli, celem przywrócenia komunikacji na drodze powiatowej Targowica—Lichaczówka.

5) Pod Horbakowem na drodze państwowej Nr. 7 przez rz. Horyń wybudowano jeden most o rozpiętości 212 m. b. Prócz tego istnieją dwa mosty wybudowane przed wojną światową po 21.30 m. b. w świetle przez odnogi Horynia; szerokość terenu zalewowego ∽ 400 m. b.

6) W Tuczynie na drodze powiatowej Równe—Tuczyn przez rz. Horyń wybudowano 2 mosty; jeden przez główne koryto o rozpiętości 104 m. b. i drugi przez lewą odnogę o rozpiętości 34 m. b.; obydwa mosty łączą się groblą o długości 115 m. b., teren zalewowy ∽ 420 m. b.

7) W Aleksandrji na drodze wojewódzkiej Berezne — Równe wybudowano jeden most o rozpiętości 110.22 m. b. Prócz tego istnieją dwa boczne wybudowane przed wojną przez odnogi Horynia á 14 m. b.

Szerokość terenu zalewowego 430 m. b.

8) W Kołkach na drodze państwowej Nr. 6/5 Łuck — Kołki 2 mosty, jeden przez główne koryto rz. Styru o rozpiętości 140 m. b. i drugi przez odnogę spławną o rozpiętości 187.85 m. b. obydwa mosty są połączone groblę o długości 140 m. b. Szerokość terenu zalewowego 1.7 km.

9) W Rożyszczach wybudowano jeden most przez rz. Styr o rozpiętości 172 m. b. W środkowem przęśle nad głównem korytem Styru zastosowano syst. kratowy Hove'a o rozpięt. 34.92 m. b.; szerokość terenu zalewowego 420 m. b.

Jak widać z wyliczonych powyżej 9-ciu wypadków przekroczenia dolin rzek Wołyńskich zastosowane były rozmaite sposoby przekroczenia, a mianowicie: w niektórych miejscach zostały wybudowane dwa, trzy mosty w dolinie, a w innych tylko jeden most.

Z powodu braku niezbędnej obserwacji nad przepływem w.w. pod wyżej wymienionemi mostami niema żadnej podstawy do twierdzenia, czy wykonane mosty nie wywołują spiętrzeń a w następstwie zadużych chyżości, które mogą spowodować pogłębianie dna w przekroju mostu i innych szkodliwych następstw wywołanych, być może nieodpowiedniem

rozstrzygnięciem kwestji samego przekroczenia dolin rzek mostami i ich usytuowaniem. Można tylko jeden fakt stwierdzić, że uszkodzeń w rodzaju przerwania grobli, czy też podmycia przyczółków niezauważono. (Patrz rys. 1).



Rys. 1

Nie wszystkie wyżej wymienione mosty zostały usytuowane prostopadle do głównego koryta, naprzykład przy moście Krasnieńskim w Łucku przez rz. Styr, średnia i mała woda przepływa równolegle do dojazdu (grobli) z prawej strony; w Rożyszczach most usytuowano prostopadle do koryta rzeki i do kierunku małej i wielkiej wody, ponieważ w tym miejscu Styr płynie po prostej linji. O żadnych regulacyjnych robotach (nawet częściowych) rzek żeglownych i spławnych na Wołyniu, jak naprzykład, Styru, Horynia i Słuczy niebyło nawet mowy, ponieważ zniszczony wojną światową Wołyń potrzebował komunikacji i mostów w pierwszym rzędzie.

Doliny rzek nizinnych, do których należy zaliczyć rzeki Wołynia, (za wyjątkiem małego odcinka rz. Słucz pod Ludwipolem, gdzie rzeka ta ma skaliste granitowe brzegi i dno) powstały przez denundację warstw dyluwjalnych i osadzanie w ich miejscu piasku dyluwjalnego, pomieszanego z kredą. U spąg dyluwjalnych znajdują się złoża kredy i gliny.

Przy przekroczeniu dolin rzek mostami spotykamy się z całym szeregiem rozmaitych wypadków i w każdym danym wypadku należy zwrócić uwagę na miejscowe warunki i cechy rzeki i należy zdecydować się w zależności od następujących okoliczności:

1) Gdy cała ilość wód przepływa głównym korytem a chyżość w terenie zalewowym jest mała, właściwości (charakter) gruntu, system fundacji przyczółków i jarzm dopuszczają możliwość powiększenia powierzchni przepływu wgłąb; w tym wypadku należy zastosować jeden most, wzmocniając w sposób odpowiedni skarpy grobli.

2) Gdy największa ilość w. wód przepływa nie głównym korytem rzeki, lecz ma kierunek odmienny od niego i jeżeli warunki właściwosci gruntu koryta głównego nie pozwalają na powiększenie powierzchni przepływu, t. j. pogłębienia dna, należy wtedy zastosować kilka otworów mostowych, ponieważ skierowanie całej wody do jednego koryta spowodowałoby znacznie spiętrzenie, co byłoby znacznym utrudnieniem dla żeglugi z jednej strony, a z drugiej mogłoby spowodować niebezpieczne podmycie przyczółków i jarzm.

3) Jeżeli rzeka rozdziela się na kilka ramion, to w tym wypadku należy wody przeprowadzić jednym otworem mostowym w miejscu najgłówniejszego prądu wody, wystarczającym dla przepuszczenia całej ilości w. w. Resztę pozostałych ramion należy zasypać, ponieważ wrazie wybudowania kilku mostów może zajść wypadek, że cała masa wielkich wód skieruje się ku jednemu z otworów mostowych o rozpiętości niewystarczającej co spowoduje zerwanie tego mostu.

4) Jeżeli głównym korytem rzeki w lecie przepływa tylko mała woda i to w nieznacznej ilości, natomiast wielka woda, a przynajmniej większa jej część w czasie wylewów ma kierunek odmienny i przepływa innym korytem, które w czasie letnim zupełnie wysycha,—należy w tym wypadku wybudować most nad tym głównym przepływem dla wielkich wód tak, aby przepuścił całą ilość wody, a właściwe koryto rzeki należy zasypać, przeprowadzając korekcję rzeki przez skierowanie koryta rzeki pod wvbudowanym mostem dla w. w.

O ileby taka korekcja ze względów na koszta, lub też z innych jakichś powodów nie była wskazaną, to w tym wypadku należałoby oprócz mostu dla przepustu w. w. zaprojektować drugi mniejszy nad stałym korytem rzeki dla przepustu małej wody.

Aby uniknąc podmycia tego mniejszego mostu i nasypu przy stanie w. w. należałoby, przy takim moście zaprojektować ruchome zastawki, umożliwiające zamknięcie przepływu wody w czasie wezbrania.

W ten sposób otrzymamy dwa mosty o różnem przeznaczeniu: most wielki dla przepustu wielkich wód i drugi most mały dla przepustu tylko małej wody. Zaznacza się jednocześnie, że dodatkowe otwory mostowe nie są szkodliwe w tym tylko wypadku, jeżeli ma się do czynienie z bezwzględnym rozdziałem przepływu w. w. w dwóch wyraźnych kierunkach. Zaleconem jest jednak unikanie budowy dodatkowych otworów mostowych na terenie zalewowym.

Dodatkowe otwory w granicach terenu zalewowego mogą być szkodliwe nie tylko z tego powodu, że do nich może być skierowaną znaczna, a nie przewidziana ilość w. w. lecz także i dla innych względów, jak-to: przy szerokich terenach zalewowych zwierciadło w. w. w profilu poprzecznym powierzchni wylewu, pomierzone obok mostu od strony dopływu wody przedstawia powierzchnię stopniowo wznoszącą się obustronnie od mostu, natomiast zwierciadło w. w. w profilu poprzecznym poniżej mostu przedstawia odwrotne zjawisko: poziom w. w. obustronnie od mostu stopniowo obniża się; a więc, jeżeli w granicach terenu zalewowego zostanie zaprojektowany nieznaczny otwór mostowy, to dzięki powyższemu, różnica wody poniżej i powyżej mostu, obok samej grobli może się okazać bardżo znaczną, wskutek czego powstanie wielki napór wody i wielka jej chyżość.

Jak widać, z podanych przykładów nie może być i niema ogólnej reguły, którą dałoby się stosować przy rozwiązaniu zagadnień związanych z projektowanem przekraczaniem mostami dolin rzek.

Każde takie przekroczenie ma swoje właściwości i wymaga przed ostateczną decyzją wszechstronnych badań charakteru rzeki, jej biegu, właściwości brzegów, gruntu, koryta i t. p. Prof. Matakiewicz w swej

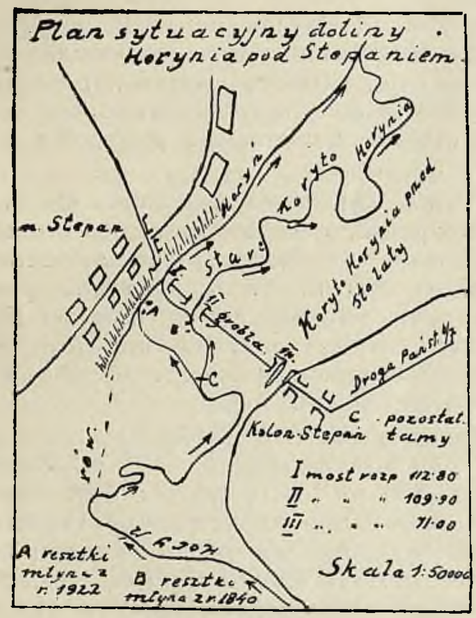
pracy „Regulacja rzek" na str. 60 pisze: „niepodobna rzek podciągać pod pewien szablon, nawet rzeki należące do tego samego dorzecza i znajdujące się w warunkach dość podobnych, mają nieraz bardzo odrębne cechy, których studjowanie dla celów praktycznych okazuje się koniecznem"...

Przechodząc do porządku dziennego nad celowością usytuowania już wybudowanych mostów w latach ubiegłych na Wołyniu którymi zostały przekroczone większe doliny rzek, w obecnej chwili zastanowimy się w związku z programową budową mostów na r. b. z wyłaniającym się pytaniem, jak należy w najwłaściwszy i odpowiednio tani sposób przekroczyć dolinę rzeki Horyń pod Stepaniem w powiecie Kostopolskiem. Szerokość terenu zalewowego Horynia pod Stepaniem wynosi w ∽ 900 m. b.

Przed wojną światową było tam 3 mostv; jeden przez obecne główne koryto o rozpięotści 120 m. b. drugi most przez stare koryto, obecnie zamulone o rozp... 110·90 m. b. i trzeci most przez drugie stare koryto o rozpięt. 150 m. b.

Ostatni most w r. 1925 był zasypany na długości 80 m. b.

W roku 1925/26 był wybudowany przez obecne główne koryto most drewniany leżajowy o rozp. 112·80 m. b., a ponieważ dwa pozostałe mosty a zwłaszcza most trzeci (patrz rys. 2).



Rys. 2

są zmurzałe, wyłania się przeto konieczność bądź to przebudowy tychże, bądź zupełnego ich zasypania jako zbytecznych.

Zaznaczałem, parę razy w swoich poprzednich artykułach, traktujących o sposobie rozstrzygania spraw technicznych na Wołyniu po wojnie światowej, że z powodu koniecznej i pośpiesznej budowy zniszczonych mostów na najważniejszych arterjach komunikacyjnych nie było ani możności, ani też czasu dla przeprowadzania wszechstronnych badań nad tą kwestję, rezultatem czego jest, że naprzykład most pod Horbakowem, położony powyżej mostów w Aleksandrji i Tuczynie na rzece Horyniu ma rozpiętość 2 razy prawie większą (212 m. b.) od łącznej rozpiętości 2-ch ostatnich mostów.

Nie można jednak przyjmować jako zasadę, aby z 2-ch mostów pobudowanych na jednej i tejsamej rzece, most wyżej położony miał posiadać rozpiętość mniejszą lub równą od rozpiętości mostu niżej położonego, zwłaszcza w wypadkach, gdy w miejscu znajdowania się mostu wyżej położonego grunt dna rzeki ulega rozmyciu a brzegi są nizkie i płaskie.

Horyń pod Stepaniem niejednokrotnie zmieniał kierunek swego głównego koryta (patrz rys. 2).

Przed stu laty główne koryto było przy brzegu przeciwległym pod mostem III. obok kolonji Stepań; później, główne koryto przesunęło pod most II tak że obecne koryto główne (pod mostem I) wtedy było ramieniem lewem.

Co za przyczyny i okoliczności spowodowały zmianę koryta Horynia przed stu laty narazie nie jest wiadome poza ogólnikowem przypuszczeniem że stało się to dzięki ustawicznemu zamulaniu starego koryta.

Przed rokiem 1840 na drugiem głównem korycie stał młyn i to koryto Horynia z czasem zostało zamulone, natomiast zostało pogłębione ramię lewe t. j. obecne główne koryto.

Młyn, znajdujący się na głównem drugiem korycie spalił się w r. 1840 r. i ponownie został odbudowany na lewem ramieniu (obecnie głównem korycie) zaś prawe ramię było zamknięte; ponieważ znowu lewe ramię przez istnienie młyna zamulało się przeto woda przedzierała się przez ramię prawe przyczem tuż obok mostu II opuściła stare koryto pod mostem, a zrobiła sobie nowe wzdłuż grobli, łącząc się z lewem ramieniem przed mostem, co miało miejsce około 1863 r.

Aczkolwiek celową jest zasada, aby przekraczać doliny rzek z szerokim zalewem w. wód tylko jednym mostem, jednakowoż w opisywanym wypadku są powody, które zdają się skłaniać do odstępstw od tej zasady.

Dla utrzymania tej zasady konieczne jest mieć do czynienia z jednym kierunkiem w. w.; pod Stepaniem natomiast mamy do czynienia z dwoma kierunkami w. w. a mianowicie: jednym pod wybudowanym w r. 1925/26 mostem I, i drugim, pod mostem III. t. j. w miejscu gdzie przed stu laty było główne koryto.

Całkowita objętość w. w. Horynia według przekroju pod Zbużem w odległości 15 km. od Stepania wynosi 847·20 m³/sek.

Uwzględniając faktyczny stan rzeczy pod Stepaniem t. j. uwzględniając już wybudowany most № 1 przy zdecydowaniu przekroczenia doliny Horynia pod Stepaniem jednym mostem,—celowym byłoby przedłużyć już istniejący nowy most № 1.

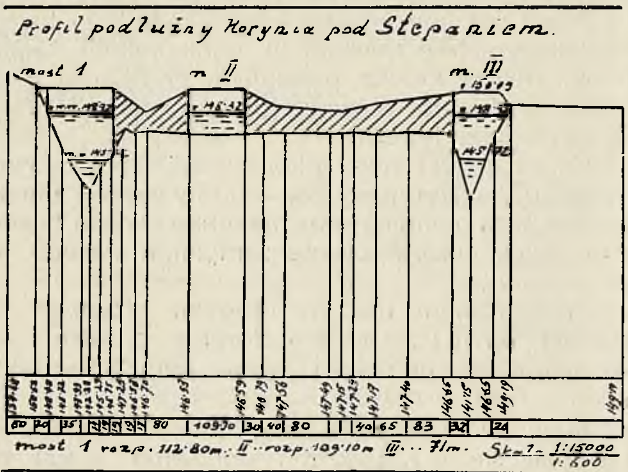
Dla przedłużenia tego mostu należałoby skopać istniejącą groblę z prawej strony, ponieważ lewy brzeg jest wysoki.

Rozpatrując taki przekrój (patrz rys. 3) poprzeczny, jako dwudzielny, przy skopaniu grobli na długości—125 m. b. do poziomu m. w. (małej wody) t. j. 142.72 otrzymamy, że przez pierwszą część tego przekroju t. j, przez istniejące stare (obecnie) koryto przepływa 309·75 m³/sek., a przez drugą część t. j. w miejscu skopania grobli—247·20 m³/sek. razem 552·55 m³/sek. więc dla przepływa reszty w. w. 847·20—552·55=294·65 m³/sek. potrzeba będzie skopać istniejącą groblę jeszcze na dalszej długości 151·10 m. b., w wypadku zastosowania obliczonych ze wzorów empirycznych chyżości 0.75 m/sek. i 0·86 m/sek.

Dla powiększenia powierzchni przepływu na mniejszej długości należałoby skopać istniejącą

groblę na głębokość większą, co jest niedopuszczalne ze względu na równoczesną zmianę warunków przepływu małej wody.

Należy jeszcze uwzględnić, że skopanie istniejącej grobli nawet do poziomu małej wody byłoby nieracjonalne również i z tego powodu, że przy opa-



Rys. 3

daniu w. w. teren skopany będzie się zamulał, co może spowodować, że nowe w. w. będą rozmywać nie zamulony i poprzednio skopany teren lecz koryto główne—dla tego stwarzanie dwudzielnego przekroju o zbyt różnych prędkościach przepływu nie jest wskazane.

W wypadku zastosowania tylko jednego mostu pod Stepaniem dla przepływu w. w. i zasypania dwuch istniejących starych mostów № 2 i 3 należało by przełożyć koryto rzeki powyżej mostu № 1; w tem miejscu należałoby wykonać przekop, celem opuszczenia zakola pod kolonją Stepań; przed sto laty w tem samym miejscu był wykopany rów, obecnie zamulony.

Przybliżony koszt robót ziemnych i faszynowych, związany z wykonaniem przekopu wynosi 191433 zł.

Jednocześnie zaznacza się, że przekop winien być wykonany na całej projektowanej szerokości i głębokości ze względu na charakter gruntu—zwięzły ił, a nie sposobem założenia kinet, co dopuszczalnym jest przy gruntach luźnych.

Również tego rodzaju przeprowadzenie odbiłoby się fatalnie na samej rzece, spowodowałoby tworzenie się odsypisk i haków, co nie jest wskazane ze względu na spławność Horynia.

Przy wykonaniu przekopu w całości będzie ziemnych robót około 68872 m^3.

Oprócz tego potrzebne będą opaski faszynowe w ilości 13504 m^3.

W razie zastosowania tylko jednego mostu potrzeba będzie więc przeprowadzić częściową regulację Horynia przed mostem; a taka regulacja ze względu na wyżej wspomnianą kapryśność Horynia z powodu częstych zmian jego koryta nie może zmienić kierunku przepływu w. w. bez dodatkowych kosztownych robót regulacyjnych, a mianowicie bez obwałowania rzeki przed mostami pod Stepaniem; oprócz tego należy uwzględnić, że częściowa regulacja na stosunkowo krótkiej przestrzeni ograniczonej z góry i z dołu przestrzeniami nieuregulowanemi nie będzie również miała znaczenia dla przepływu wód.

Kwestja regulacji rzeki Horyń i innych rzek Wołynia, jako jedna z najważniejszych pod wielu względami, winna być roztrzygnięta na większą skalę i gruntownie, nie zaś jako sporadyczny wypadek przy budowie tego lub innego mostu.

Roboty regulacyjne, jak wyżej zaznaczono, należy odnieść do kosztownych i mojem zdaniem niema sensu obciążać kredytów przeznaczonych na budowę mostów dodatkowymi wydatkami na wykonanie częściowych regulacji rzek Wołynia, które potrzebują ogólnej regulacji, a ta ostatnia u nas na Wołyniu znajduje się w zaniedbaniu, za wyjątkiem drobnych robót przy oczyszczaniu nurtu rzek.

Powyżej mostu Stepańskiego w odległości 2·7 km w r. 1907 był wybudowany most przez prywatne przedsiębiorstwo eksploatacji okolicznych lasów na linji kolejowej Niemowicze—Wołosza—Stepań.

Po ukończeniu eksploatacji lasów w r. 1904 została część koleji jako też i most rozebrane.

Śladów charakterystycznych konstrukcji mostowej niema, stwierdzono jednak, że most był prowizoryczny o rozpiętości 219 m. b.

Ponieważ grobla na prawym brzegu była rozmywana przez wiosenne wody, przedsiębiorstwo wykopało rów dla prostego połączenia kolana Horynia, zbliżonego do prawego brzegu z korytem pod mostem.

Wypadek identyczny ze wspomnianym wyżej przekopem Stepańskim. Rów ten jednak nie osiągnął swego celu, albowiem Horyń koryta nie zmienił a napór wiosennych wód spowodował w r, 1913 wyrwę w grobli tuż u prawego przyczółka na przestrzeni 15 m. b.

Wyrwa ta była zaraz zasypana, ale w latach 1915—1916 pomimo rozebrania mostu grobla ta została ponownie przerwana przez wiosenne wody w odległości 400 m. b. od prawego przyczółka w trzech miejscach na łącznej długości 100 m. b. Reasumując powyższe przychodzimy do stanu wyłaniającego 2 alternatywy przekroczenia doliny rzeki Horyń pod Stepaniem:

Alternatywa: I. a) przedłużyć most wybudowany w r. 1925/26 na długości 125 m. ewentualnie na długości 275 m. b. b) zasypać dwa mosty № II i III, c) wykonać zamknięcie prawego ramienia rzeki Horyń. d) wykonać ubezpieczenie skarp nowego nasypu. e) oczyścić koryto rzeki od resztek młyńskich urządzeń i f) wykonać przekop na długości ∽ 1 km.

Koszt powyższych robót będzie wynosił według przybliżonego obliczenia 223.500 zł.

Arternatywa II. a) Przebudować most № II na nowy o rozpiętości 64·80 m. m. b) wykonać zamknięcie prawego ramienia, biegnącego w swej końcowej części równolegle do dojazdu mostu № 1. z prawej strony. c) oczyścić koryto rzeki od resztek młyńskich urządzeń i d) przeprowadzić bezposrednio pomiary w. w; koszt robót powyższych będzie wynosić według przybliżonego obliczenia 67227 zł.

Przy zastosowaniu II alternatywy most № II należy pozostawić narazie na 2—3 laty.

W przyszłości po przeprowadzeniu ogólnej regulacji rzeki, pomiarów przepływu w. w. i szczegółowych obserwacji i badań, można będzie wyznaczyć właściwe miejsce budowy i właściwą rozpiętość stałego mostu pod Stepaniem na rz. Horyń.

ŻEGLUGA I SPŁAW NA WODACH POLSKICH.

Dr. Zygmunt Rolnicki.

(Projekt ustawy).

Wołyń posiada kilka rzek, które bądź spełniają bądź w przyszłości spełniać będą rolę wodnych dróg komunikacyjnych. Mianowicie rzeki: Ikwa, Horyń, Stochód i Słucz Wołyńska zaliczone zostały do spławnych, a Styr nawet do żeglownych. Nie od rzeczy więc będzie zainteresować ogół tej połaci Rzeczypospolitej projektem ustawy o żegludze i spławie na polskich drogach wodnych.

Dotychczas jednolita taka ustawa polska nie istnieje. Odnośne przepisy są rozrzucone w licznych ustawach, rozporządzeniach i zarządzeniach b. państw zaborczych, tak że w każdej dzielnicy obowiązują inne przepisy. W b. dzielnicy rosyjskiej obowiązują głównie postanowienia zgrupowane w tomie XII Zbioru praw b. ces. ros. („Swod uczreżdenij i ustawow putej soobszczenija"), szczególnie w rozdziale drugim odnośnej ustawy („O wodianych soobszczenijach"). Wobec panującego w tej dziedzinie chaosu, szczególnie z uwagi na rzeki graniczne i stosunki międzypaństwowe—zwłaszcza z Wolnem miastem Gdańskiem—Rząd przystąpił obecnie do opracowania jednolitej ustawy o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych i zamierza ją ogłosić jaknajrychlej w drodze dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej.

Projektowana ustawa nosi charakter ramowy, regulując sprawy zasadnicze w ogólnych zarysach i stwarzając podstawę do wydania całegu szeregu niezbędnych rozporządzeń wykonawczych, głównie o charakterze technicznym i porządkowo-policyjnym, dotyczącym np. budowy statków, ich postoju, ruchu i ewidencji wiązania i rozbierania tratew, przewozu osób i ładunków i t. p. Rozporządzenia te są już częściowo gotowe i czekają tylko na ogłoszenie wspomnianej ustawy.

Projektowana ustawa ma obowiązywać na całym obszarze Rzeczypospolitej, nie wyłączając Śląska, i odnosić się ma do wszystkich bez wyjątku rzek i kanałów żeglownych i spławnych, a więc publicznych i prywatnych, granicznych i niegranicznych. Rząd więc przy redagowaniu tej ustawy musiał ją uzgodnić zarówno z obowiązującemi ustawami wodnemi jakoteż z umowami międzypaństwowemi i na tem polegała główna trudność. Na obszarze bowiem Państwa Polskiego obowiązują trzy ustawy wodne: polska, cieszyńska (krajowa) i pruska (Górny Śląsk), a umowa zawarta z Wolnem miastem Gdańskiem gwarantuje wzajemność uprawnień obywateli obu stron w dziedzinie żeglugi i spławu.

Dlatego koniecznem było określenie *polskich* statków i tratew, w odróżnieniu od obcych, tudzież zabezpieczenie odpowiednich praw statkom i tratwom polskim w stosunku do obcych. Wyraz temu daje w ustawie: rejestracja statków polskich i koncesjonowanie przewozu osób i ładunków.

Dotychczas nie istnieje podstawa prawna dla rejestracji statków. Pierwszy spis statków przeprowadzono na podstawie ustawy o statystyce. Dopiero omawiany projekt stworzy podstawę dla właściwej, trwałej ewidencji statków we formie ich rejestracji. Nie będzie to rejestracja taka, jak statków morskich, połączona ze sądowym wpisem do ksiąg statkowych, lecz jedynie a d m i n i s t r a c y j n a rejestracja dla celów ewidencyjnych i kontrolnych. Niemniej jednak trzeba będzie dla każdego statku rzecznego ustalić jego siedzibę macierzystą na wzór portu macierzystego dla statków morskich, ponieważ siedziba macierzysta będzie decydowała o terytorjalnej właściwości władz rejestrujących. Określenie tej siedziby pozostawia ustawa rozporządzeniu wykonawczemu.

Zawodowy przewóz osób i ładunków wymaga według projektowanej ustawy koncesji. Warunek ten podyktowany został względami na obywateli polskich, których ustawa pragnie uchronić przed konkurencją obcych przedsiębiorstw, aby stworzyć i rozwinąć nową gałęź zarobkową w Polsce i zarazem zainteresować ludność rozwojem żeglugi rzecznej oraz budowę polskiej floty rzecznej. Dziedzina to prawie zupełnie jeszcze leżąca odłogiem. Racjonalny jej rozwój stworzy nowe pola zarobkowe i przysporzy dochodów Państwu. Popieranie więc żeglugi i spławu leży zarówno w interesie ludności jakoteż Państwa. Powinny o tem przedewszystkiem pamiętać odnośne władze, szczególnie na Wołyniu, gdzie wielka ilość młynów wodnych w ogólności, a młynów-pływaków w szczególności, zatamowała skutecznie na długi szereg lat racjonalny i tak bardzo pożądany rozwój spławu i żeglugi. Wołyń, jako obszar wybitnie rolniczy i leśny, o słabo rozwiniętej sieci kolejowej i drogowej, nie może się obejść bez tej najtańszej arterji komunikacyjnej, jaką są drogi wodne.

Jako organa wykonawcze w zakresie żeglugi i spławu powołuje projektowana ustawa te władze administracji rzecznej, do których na danym obszarze należy zarząd śródlądowych dróg wodnych. A więc Wołyń będzie pod tym względem podlegał Zarządowi dróg wodnych w Rożyszczach (ze siedzibą w Łucku) jako władzy I instancji, Dyrekcji dróg wodnych w Wilnie jako władzy II instancji, Ministerstwa Robót Publicznych jako władzy III instancji. Kompetencja Starostw i Urzędu Wojewódzkiego w zakresie obowiązującej ustawy wodnej odnośnie do publicznych i prywatnych wód niespławnych pozostaje nienaruszona.

Nowością jest projektowane uprawnienie władzy administracji rzecznej I instancji (Zarządu dróg wodnych) do karania za przekroczenie przepisów o żegludze i spławie. Dotychczas Zarząd ten musi zwracać się do właściwego starosty o ukaranie winnych. Procedura taka jest uciążliwa i skomplikowana, ponieważ Zarząd dróg wodnych obejmuje terytorjalnie kilka powiatów a równocześnie nie może swoim zarządzeniom nadać żadnego rygoru lub sankcji karnej. Dlatego słusznie dąży projekt do zwiększenia autorytetu tej władzy administracji rzecznej przez nadanie jej prawa karania przynajmniej w granicach niskiej grzywny. Jest to tembardziej uzasadnione, że Zarząd dróg wodnych nie należy do władz zespolonych ze starostwem i że w myśl nowej ustawy będzie wydawał rozliczne zarządzenia natury technicznej i policyjnej oraz kontrolował ich wykonanie. Kontrola taka byłaby iluzoryczną i bez należytej powagi, gdyby Zarząd nie miał prawa karania.

Drogę prawną przewiduje projekt taką samą, jak dla władz administracji ogólnej, a więc wszystkie

zarządzenia i orzeczenia Dyrekcji i Zarządu dróg wodnych będą musiały być doręczone na piśmie i zawierać pouczenie, czy, do kogo i w jakim terminie przysługuje odwołanie (rekurs). W myśl obowiązujących zasad odwołanie wolno będzie wnosić tylko do jednej wyższej instancji (przełożonej), w ciągu 14 dni od doręczenia zarządzenia lub orzeczenia, za pośrednictwem tej władzy, która wydała zaskarżone zarządzenie lub orzeczenie. Droga prawna od orzeczeń karnych została odrębnie unormowana.

Projektowana ustawa wymaga jeszcze uzgodnienia w łonie Rządu, poczem będzie mogło nastąpić jej podpisanie i ogłoszenie.

W ten sposób wchodzimy na drogę prawnego unormowania jednego z najdonioślejszych zagadnień życia społecznego w Polsce.

KONFERENCJA SAMORZĄDOWA WOJEWÓDZTWA WOŁYŃSKIEGO

W dniach 10 i 11 maja odbyła się w Województwie, konferencja samorządowa, w której wzieli udział tak przedstawiciele poszczególnych instytucji samorządowych jak i przedstawiciele urzędów Państwowych i kredytowych. Po powitalnem przemówieniu Pana Wojewody rozpoczęto konferencję wygłoszeniem referatów przez przedstawicieli Dyrekcji Robót Publicznych.

Szczegółowe sprawozdanie z prac konferencji podamy w następnym numerze, narazie drukujemy referat Oddziału drogowego Dyrekcji pod tytułem: „Gospodarka Samorządowa drogowa na Wołyniu".

Gospodarka samorządowa drógowa na Wołyniu.*)

Warunki gospodarki drogowej na Wołyniu jak i warunki komunikacyjne ogromnie się różnią od tychże w innych częściach Polski. Przyrównać je można do warunków w Województwie Poleskiem i Nowogródzkiem. W tych częściach Państwa Samorząd najpóźniej został powołany do życia. I gdy dawny zabór pruski lub austrjacki miały za sobą długoletnie doświadczenie, wyrobiony aparat administracyjny, zorganizowane instancje samorządowe, gdy w b. Kongresówce samorządy powstały w 1919 r., w województwach kresowych a więc i na Wołyniu, pierwsze budżety w całem tego słowa znaczeniu były dopiero w 1924 r. Samorządy, jako takie powołane zostały w 1923 r. do życia, jednak ten pierwszy rok był właściwie czasem organizacji. Nic więc dziwnego, że w dziale drogowym, który rzec można jest jednym z najpoważniejszych działów gospodarki samorządów, właściwie okres organizacyjny z małemi wyjątkami jeszcze się odbywa.

Jak prawie w całym dawnym zaborze rosyjskim ulepszenie sieci komunikacyjnej tak pod względem jakości jak i gęstości, nie leżało w interesie okupantów. Przytoczę za Inż. Nestorowiczem Dyr. Dep. Drogowego M. R. P., że gdy w b. zaborze pruskim wypada na 1000 mieszkańców 2.758 km. dróg bitych, w zaborze austrjackim 2.122 km., to w b. Kongresówce cyfra ta spada do 1.099 a w województwach wschodnich do 0,566 km.

Gdy się uwzględni to jeszcze, że gęstość zaludnienia w wojew. wschodnich w stosunku do tejże w b. zaborze pruskim lub austrjackim jest znacznie mniejszą, dojdziemy do wniosku, że sieć dróg bitych na Wołyniu jest znikomo małą (na 1 km². wypada 0,025 km dróg bitych, na 1000 mieszkańców wypada 0 48 km.).

Nie lepiej przedstawia się gęstość dróg (państwowych, wojewódzkich i powiatowych) w poszczególnych powiatach Województwa.

Średnio dla całego Województwa wypada 0,155 km. na 1 km² i 2.91 km na 1000 mieszkańców.

Ponieważ resztą dróg t. j. drogami gminnemi i wioskowemi lub prywatnemi samorządy powiatowe się nie zajmuują i stan ich jest gorszy niż zły, widzimy z tego, że istniejąca sieć dróg nie tylko co do jakości ale i co do gęstości nie odpowiada potrzebom gospodarczym Województwa. Tem więcej jeszcze, że właściwie dostępne dla ruchu w ciągu całego roku są tylko drogi bite w ilości 0,025 km. na 1 km.² i 0,48 km. na 1000 mieszkańców.

Jak się to odbija na stronie gospodarczej Województwa ilustruje najlepiej wywód Inż. Nestorowicza zamieszczony w czasopiśmie „Inżynierja Rolna" z 1926 r. odnośnie do całej Polski, który pozwolę sobie przytoczyć·

„Wskutek złego stanu dróg rolnictwo ponosi bardzo wielkie straty przy przewożeniu produktów. Bardzo ostrożnie przeprowadzone obliczenia wykazują, że straty są bardzo poważne. Biorąc za podstawę ilość ziemiopłodów z 1923 r. i odtrącając zużycie na miejscu, otrzymamy, że rocznie samo rolnictwo zmuszone jest przewozić po drogach kołowych od warsztatów rolnych do miejsc odstawy, zbytu czy przeróbki około 43.000.000 tonn.

Jeżeli przeciętną odległość przewozu dla naszych stosunków komunikacyjnych, gęstości kolei i odległości przyjmiemy 15 km. i jeżeli obliczymy, co może koń przewieźć po drogach gruntowych, znajdujących się w stanie dzikim, lub po zaniedbanych drogach bitych, i zważywszy, że nawet przy ulepszonej drodze gruntowej koń przewiezie dwa lub trzy razy większy ładunek, przyjdziemy do wniosku, że samo tylko ulepszenie dróg gruntowych da możność oszczędzenia conajmniej 75.000.000 dniówek końskich z potrzebną obsługą ludzką. Przyjmując koszt utrzymania konia z obsługą na 5 zł dziennie (pozycja b. niska) otrzymujemy oszczędność, jaką z łatwością możnaby osiągnąć na przewozie wskutek meljoracji dróg równą 375.000.000 zł.

Strat, jakie ponoszą inne działy życia gospodarczego, jak przemysł i handel, nie da się tak łatwo obliczyć, bez przesady jednak można przyjąć je w tej samej wysokości".

Biorąc pod uwagę, że Wołyń jest województwem wybitnie rolniczem o przemyśle także rolniczym, a także to, że gęstość dróg bitych u nas jest odnośnie do powierzchni 10 razy mniejsza niż w byłym zaborze pruskim i austrjackim (0.251, 0.213 i 0.025) dojdzie się do wniosku, że w wysokości strat na samym przewozie, wynoszącym dla całego Państwa 375.000.000 zł. partycypuje w bardzo poważnej części. Boję się iść za daleko, lecz przypuszczam, że kwota 8—10 miljonów złotych jest raczej za małą niż za wysoką.

Dla ilustracji dodam, że budżety drogowe 10 Sejmików wykonane w 1926 r. wynosiły razem 1.087.887 zł., a wydatki państwowie na sprawy drogo-

*) Referat (w streszczeniu) wygł. na Zjeździe Samorządowym Woj. Woł. przez Nacz. Oddz. Drogowego Inż. W. Dunina.

we w Województwie 1.465.250 zł.—razem 2.553.137 zł.

Przejdę teraz do strony finansowej.

Opłaty drogowe, jako źródło dla pokrycia wydatków na drogi po większej części nie są dostatecznie wyzyskane. Na podstawie okólnika M. S. Wewn. z dn. 13.III 1926 r., dopuszczalne maksimum opłat drogowych możemy obliczyć jako:

50% podatku gruntowego,
50% „ od nieruchomości,
15% wymiaru państwowych opłat za świadectwa przemysłowe i handlowe.

Opłaty te obliczone według tego klucza przez Izbę Skarbową Wołyńską wynoszą 2.174.651 zł. bez żadnych specjalnych opłat drogowych.

Przyjmując, że obliczenie Izby Skarbowej jest może zanadto teoretyczne, wezmę pod rozważanie kwotę 1.554.592 zł. okrągło 1.550.000 zł., t. j. kwotę preliminowaną na rok 1926 przy zastosowaniu największych oszczędności przy zestawianiu budżetów. Przypomnę działających wtedy komisarzy oszczędnościowych, którzy każdy budżet sejmikowy rozpatrywali wszechstronnie. W tym budżecie prócz mostów może się znaleźć tylko utrzymanie dróg istniejących.

Uchwalane budżety nie są w całości wyzyskiwane. Dla ilustracji podam materjał za rok 1924, 1925 i 1926 jaki mogłem w tej sprawie zebrać.

Patrz tabele I i II.

TABELA I.

Powiat	Państwowe			Wojewódzkie			Powiatowe			Pow. powiatu km.²	Ludność pow.	Razem	
	bite	grunt.	razem	bite	grunt.	razem	bite	grunt.	razem			bitych	gruntówo
Dubno	106,539	38,955	145,494	68,500	96,500	165,000	5,008	263,160	268,168	2704	174060	180,047	398,615
Horochów	2,967	54,521	57,488	2,000	110,500	112,500	—	102,000	102,000	1535	77223	4,967	271,988
Kowel	124,174	92,401	216,575	9,000	183,000	192,000	—	378,000	378,000	5700	362229	133,174	786,575
Kostopol	0,341	87,200	87,541	3,300	122,200	125,500	8,000	206,500	214,500	3164	121084	11,641	427,541
Krzemieniec	67,182	62,807	129,989	9,850	181,500	191,350	8,200	137,300	145,500	2668	208873	85,232	466,839
Luboml	67.966	48,556	116,532	—	65,520	65,520	—	191,000	191,000	2010	63848	67,966	373 052
Łuck	111,556	193,292	304,848	3,653	25,847	29,500	17,866	328,134	346,000	4315	195931	133,075	680,348
Równe	131,332	34,919	166,251	34,245	69.450	103,695	23,100	255,400	278,500	2863	173538	188,677	548,446
Włodzimierz	13,217	99,654	112,871	1,483	78,517	80,000	3,976	148,524	152,500	2074	123745	18,676	345,371
Zdołbunów	—	—	—	15,322	73,178	88,500	3,000	108,500	111,500	1085	99759	18,322	200,000
RAZEM . . .	625,274	712,315	1337,589	147,353	1006,212	1153,565	69,150	2118,518	2187,668			841,777	3836,995
OGÓŁEM . . .												4,678,772	

TABELA II.

Powiat:	1924 rok		1925 rok		%	1926 rok		%
	prelimin.	wydano	prelimin.	wydano		prelimin.	wydano	
Dubno	246.720	84.423	230.144	90.914	39.5	152.794	101.291	66, 2
Horochów	—	—	185.730	131.852	70.9	131.120	23.611	18
Kostopol	nie	istniał	97.391	73.370	79.6	116.194	54.265	46. 7
Kowel	100.000	111.269	139.848	142.057	108.6	141.263	95.723	67.76
Krzemieniec	265.304	161.515	232.490	168.163	72.3	337.989	298.779	88.40
Luboml	85.096	42.637	38.206	14.400	37.7	30.272	29.244	96. 6
Łuck	393.380	83.208	304.290	199.809	65.9	175.301	72.089	41.12
Równe	201.025	104.910	223.068	156.136	69.9	113.234	106.882	94.38
Włodzimierz	305.658	135.902	288.953	153.470	53.1	124.690	77.749	62.35
Zdołbunów	190.151	36.229	399.175	175.122	43.9	231.735	228.254	98.49
RAZEM:	1.787.334	760.093	2.139.275	1.305.293		1.554.592	1.087.887	

Widoczne jest z tego, że w roku 1924 wykonano ok. 43%, w roku 1925 ok. 60%, a w roku 1926 ok. 70% robót zakreślonych preliminażem budżetowym.

Z powyższego zestawienia widać, że intensywność pracy na polu drogownictwa w powiatach naszego Województwa jest bardzo rozmaita, a zależna od różnych czynników, o których nie będę mówił. Nie bez wpływu jest tutaj gęstość i długość sieci dróg państwowych; w pow. Zdołbunowskim, gdzie tych dróg wcale niema, wykonanie budżetu dosięgnęło 98,5%, ograniczając się jednak głównie do robót na jednej drodze Ostróg—Ożenin.

Na utrzymanie dróg państwowych bitych razem z odbudową i przebudową mostów małych, t. j. do 20 m. długości przeznacza M. R. P. roczny kredyt

w kwocie ok. 1.200 zł. na 1 klm. drogi bitej i około 200 zł. na 1 klm. drogi gruntowej.

Wynika z tego, że pomijając nadzwyczajne inwestycje, budżet dróg samorządowych na terenie naszego Województwa obejść się może bez uciekania się do specjalnych opłat drogowych, tak niechętnie widzianych w sferach skarbowych, jako nadmierne obciążanie ludności. Trzeba tylko dążyć, by budżety były wykonane, ku czemu widać stały postęp (w 1924 r. — 43%, w 1925 r. 60%, w 1926 roku — 70%).

Nie pomoże jednak samo ściągnięcie opłat. Widzimy z przytoczonych wyżej cyfr, że sejmik Horochowski z powodu braku kierownika samorządowego Zarządu Drogowego wykonał w 1926 r. tylko 18% robót wartości 23.611 zł. Nic w tem dziwnego, bo przewodniczący Wydz. Pow. w braku fachowca, nie może sam, ani przy udziale Wydziału wykonać robót zakreślonych preliminarzem budżetowym. Także osobiste kwalifikacje personelu technicznego mają zwykle w tym wypadku poważne znaczenie.

Z ogólnej sieci dróg wojewódzkich i powiatowych tut. Województwa o powierzchni twardej w ilości 216.50 klm., droga wojewódzka Równe—Młynów—Ostrów o dług. 91.200 kim. jest w utrzymaniu państwowem przy nieznacznym udziale sejmików (Dubno 10%). Pozostaje więc w utrzymaniu samorządu dróg wojew. i powiatowych 125.30 klm. dróg bitych 3124 klm. dróg gruntowych.

Drogi bite samorządowe są prawie wszystkie brukowane, to też koszta utrzymania tych dróg są znacznie niższe niż dróg szutrowanych. Uważam, że kwota 1000 zł. na 1 klm. na utrzymanie w zupełności wystarczyć powinna. Tak samo i kwota 200 zł. na utrzymanie 1 klm. drogi gruntowej jest dostateczną.

W ten sposób wydatek na utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych wynosiłby:

125,300 km. dr. bit. à 1000 zł.	125.300 zł.
3124, — „ „ grunt. à 200 zł.	624.800 zł.
Razem . .	750.100 zł.

Pozostaje nam w rocznym budżecie kwota 1.550.000—750.100—790.900 zł. Mojem zdaniem tę kwotę należałoby obrócić na ulepszenie komunikacji. Ponieważ ilość dróg o nawierzchni twardej do dróg gruntowych jest znikomo mała, i na komunikację po drogach samorządowych przez dlugie lata w pierwszym rzędzie wywierać będą decydujący wpływ drogi gruntowe, należałoby kwotę tę obrócić na ulepszenie tych dróg. Przyjmując wydatek na ulepszenie 1 km drogi gruntowej dla całego województwa średnio 2000 zł. można co roku poprawić i ulepszyć około 390 km dróg, a w następstwie tego po latach trzech drogi gruntowe wojewódzkie, a po 8 latach także powiatowe byłyby prawie przez cały rok możliwe do ruchu.

Poprawę dróg gruntowych gminnych uzyskać można łatwo przy zastosowaniu szarwarku.

Dopiero po uporządkowaniu dróg gruntowych, mając wolne rocznie około 460.000 zł., możnaby myśleć o budowie dróg o nawierzchni twardej Jest to jednak budżet minimalny, niższy o kwotę 620.000 zł. od wykazanego w obliczeniach Izby Skarbowej i bez subwencji państwowych, które dla budowy mostów na drogach wojewódzkich wynoszą 50%, a powiatowych 30% kosztów budowy.

Wydatki więc na ewentualne odbudowy nielicznych jeszcze brakujących mostów mogą z łatwością znaleźć pomieszczenie.

Zagadnienie budowy dróg o nawierzchni twardej jest b. poważne. Województwo nasze pod względem gęstości sieci dróg bitych stoi znacznie w tyle nie tylko poza państwami zachodniemi (Niemcy, Francja), lecz bodaj na ostatniem miejscu w Polsce.

Aby dojść z gęstością sieci dróg bitych bodaj do tej, jaka jest w Kongresówce, należałoby naszą sieć powiększyć około 6 razy, co przedstawia się cyfrowo koniecznością budowy około 4000 km. Jest to zadanie b. ciężkie, odpowiadające wydatkowi około 20.000.000 zł.

Ze względów finansowych może to zagadnienie być wykonane według mnie po upływie 8 lat, t. j. w myśl moich poprzednich wywodów dopiero po poprawie stanu istniejących dróg gruntowych. Na specjalne opłaty nie bardzo liczę, nie zdaje mi się bowiem rzeczą możliwą, by z tego źródła można tak wielką kwotę wyciągnąć.

Nie wszystkie powiaty Województwa w jednakim stopniu potrzebują dróg bitych. Północna część W-wa, posiadająca grunta piaszczyste, ma drogi choć ciężkie, jednak stale możliwe do ruchu. Ulepszenie ich da się osięgnąć tanim kosztem, a utrzymanie tego stanu będzie niekosztowne.

Inaczej sprawa się przedstawia w południowej części W-wa, posiadającej grunta ciężkie lecz za to urodzajne. Tam i siła podatkowa ludności jest większa.

Pod względem posiadania materjałów budowlanych także nie wszystkie powiaty są jednakowo bogate. Powiat Kostopolski ma bazalty, może korzystać z granitów w swej południowo-wschodniej części, pow. Rówieński jest stosunkowo bogaty w materjały kamienne (bazalt, granit korecko-gwozdowski), powiat Dubno ma dość dobry kamień w okolicach Smordwy i Pełczy (w bardzo znikomych ilościach), Krzemieniecki piaskowce wapienne, które do budowy dród samorządowych o stosunkowo słabym ruchu mogą być użyte.

Najbiedniejsze pod tym wzgledem są powiaty Horochowski i Włodzimierski, które, mając grunta b. ciężkie równocześnie nie mają żadnych materjałów kamiennych.

Tutaj wysuwa się zagadnienie budowy dróg z klinkierów.

Przypuszczam, że sprowadzanie kilinkieru z W-wa Lubelskiego nie byłoby wskazane; należałoby rozważyć sprawę budowy klinkierni u nas, powiedzmy wspólnym kosztem, pow. Horochów i Włodzimierz. Wpłynęłoby to na potanienie samego klinkieru a także lwia część kosztów produkcji pozostałaby na miejscu. Jest rzeczą zrozumiałą, że poprzedzić to musi dokładne badanie sprawy tak pod względem finansowym, jak i co do jakości materjału do wyrobu. Te rzeczy zdecydowałyby także i o miejscu budowy.

Interesujących się tem zagadnieniem odsyłam do pracy Inż. Stefana Siły Nowickiego, b. Dyrektora Rob. Publ. w Lublinie, obecnie w Wilnie p. t. „Klinkier i drogi klinkierowe w Polsce". Według tej pracy koszt budowy 1 km drogi klinkierowej na podkładzie z piasku przy szerok. bruku 4,5 m wynosił w W-wie Lubelskiem 39.200 zł. przy cenie klinkieru 110 zł. za 1000 szt. t. j. 8,71 zł. za 1 m^2, a na podkładzie z klinkieru 58.150 zł. t. j. 12 90 zł. za 1 m^2.

Mówiąc o budowie nowych dróg wspomnieć trzeba także o inicjatywie prywatnej t. j. o spółkach

drogowych, przewidzianych ustawą z dn. 10.12.1920 r. oraz rozp. M. R. P. z dn. 8.10.1921 r.

Spółki te byłyby bardzo pomocne w realizacji programu budowy dróg.

Wspomnieć muszę tutaj także o konieczności opracowania wspólnie przez Wydz. powiatowe programu budowy dróg.

Nie można bowiem uważać za celowe budowanie odcinków pewnych dróg, bez uzgodnienia z sąsiedniemi powiatami; wtedy inwestycja ta pochłaniająca b. znaczne kwoty może mieć tylko lokalne znaczenie, nie ważąc na szali zagadnień i postulatów życia ekonomicznego Województwa.

KRONIKA TECHNICZNA.

O nadaniu koncesji elektrycznych.

Podczas obrad nad budżetem w Sejmie, Minister Robót Publicznych został zainterpelowany w sprawie przytrzymywania próśb o nadanie koncesji elektrycznych. Minister na to oświadczył, że obecnie Ministerstwo opracowuje nowe zasady ustalenia taryf i po ukończeniu tej pracy prośby o koncesje zostaną w ten lub inny sposób załatwione.

Chcemy zwrócić uwagę, że na prowincji zatrzymanie załatwiania takich próśb wywołuje niepożądane skutki. Niektóre zarządy gmin, nie widząc prędkiego końca w trybie postępowania przepisowego i chcąc z drugiej strony przyjść z pomocą obywatelom, tonącym w ciemnościach, nie ubiegają się prawnie o koncesje, a wprost same zawierają umowy na oświetlenie osiedli z osobami prywatnemi, którym to umowom nadają charakter koncesji.

Nie byłoby może w tem wielkiego zła, jeżeliby te umowy zawierały się fachowo na wzór uprawnienia rządowego i zabezpieczały dostatecznie tak interesy poszczególnych konsumentów, jak i same zarządy gminne. Niestety w rzeczywistości tak nie jest.

Mamy jaskrawy przykład takiej umowy w Dubnie, gdzie pod względem prawnym tak sprawa skomplikowała się, że prawdopodobnie dla jej rozwiązania potrzeba będzie i dużo wysiłku i wiele kosztów ze strony miasta.

W roku ubiegłym podobną umowę zawarł Magistrat Kostopola i już teraz odczuwa się skutki tego nieostrożnego kroku Magistratu.

Byłoby bardzo pożądanym, by Ministerstwo Robót Publicznych jaknajprędzej załatwiało prośby o koncesje, a szczególniej aby uprościło tryb postępowania dla małych elektrowni w niewielkich osiedlach.

Pożar elektrowni w Rożyszczach.

Dnia 2 kwietnia wybuchł pożar na strychu młyna gazomotorowego wł. Dekelbojma, gdzie również mieści się elektrownia miejska, koncesjonowana jeszcze przez władze rosyjskie.

Łupem ognia stał się młyn i strych nad ubikacjami maszynowemi. Maszyny z elektrowni zostały uratowane, jednak miasteczko dotychczas tonie w ciemnościach.

Byłoby pożądanem, aby władze miejskie weszły w pertraktacje z drugim młynem, gdzie można zainstalować uratowane maszyny i dać światło dla miasteczka.

DZIAŁ INFORMACYJNY.

Rozporządzenia drogowe.

Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych w Łucku wydała broszurę: „Rozporządzenia drogowe obowiązujące na terenie Województwa Wołyńskiego.

Broszurę można nabyć tak w Dyrekcji w Łucku jak również i w poszczególnych Państw. Zarz. Drogowy na powiatach.

Obchód 50-lecia Krakowskiego T-wa Techn. połącz. z Wystawą budownictwa wodnego.

Krakowskie Towarzystwo Techniczne urządza w Krakowie w drugiej połowie września b. r. obchód swego 50-lecia, połączony z wystawą budownictwa wodnego, która obejmować będzie działy:

Hydrografji, regulacji rzek i zabudowy potoków górskich, dróg wodnych, budowli morskich, zakładów o sile wodnej, zbiorników i przegród, fundowania budowli, meljoracji i budowli asenizacyjnych.

Czas trwania wystawy wyznacza się na dwa tygodnie.

Niniejszem zwracamy się tą drogą do wszystkich zainteresowanych czynników z zaproszeniem do współudziału w powyższej wystawie przez nadesłanie wszelkich dotyczących eksponatów.

Łaskawe zgłoszenia prosimy nadsyłać do Krak. Towarzystwa Technicznego w Krakowie, ul Straszewskiego 28, gdzie można zasięgnąć bliższych informacyj w tej sprawie.

Urząd Wojew Wołyński
Okręg. Dyr. Robót Publicznych
Oddział budowlany
L. RP—III—2218

Stosowanie przepisów budowlanych.

Łuck, dn 28 marca 1927 r.

Do Wszystkich PP. Starostów Woj. Wołyńsk. i Magistratu m. Kowla, Łucka i Równego.

(dalszy ciąg) *)

Z przeprowadzonych lustracji działalności policyjno-budowlanej poszczególnych Magistratów zauważam, że z powodu braku planów regulacyjnych miast, większość Magistratów przy zatwierdzaniu projektów budowli prywatnych nie posługuje się żadnym programem zgóry nakreślonym i jedynie dba o to, aby projekty te ściśle odpowiadały w każdym poszczególnym wypadku przepisom budowlanym. Zwłaszcza Magistraty nadużywają § 9 rozporządzenia Min. Rob. Publ. z dn. 21.4 1923 r. o ulgach budowlanych w miastach (D. U. Nr. 49 p. 346), pozwalając wznosić budowle drewniane we wszystkich dzielnicach miast.

Wytwarza to, że w miastach nie tylko nie powstają rozgraniczenia dzielnic na murowane i drewniane, lub też na dzielnice ze zwartem zabudowaniem i dzielnice z budowlami wolno stojącemi, ale nawet zacierają się ślady takiego podziału, ustalone jeszcze za czasów zaborczych.

Ponadto żaden z zarządów miast nawet większych, dotychczas nie skorzystał z przysługującego mu z tytułu art. 206 ustawy rosyjskiej budowlanej prawa i nie wydał, obowiązujących obywateli miejskich, rozporządzeń w przedmiocie ustalenia środków ostrożności przeciwko pożarom, urządzenia dachów, pieców, kominów, należytego ich utrzymywania i oględzin.

Wobec tego na podstawie przysługującego mi prawa z tytułu ustawy z dnia 29.4 1919 r, (D. P. Nr 39 p. 183) zarządzam, co następuje:

*) patrz Nr. 4 1927.

1. Zechcą Magistraty w jaknajkrótszym czasie przystąpić do pomiarów miast i sporządzenia planów regulacyjnych, przyjmując pod uwagę rozporządzenie b. Generał Gubernatoru Warszawskiego z dnia 29 listopada 1916 r. (Dz. Rozp. Nr. 38), które obowiązuje na terenie tut. Województwa na podstawie dekretu z dn. 7 lutego 1919 r. (D. P. Nr. 14 poz. 176) oraz rozp. Rady Ministrów z dn. 17.11 1921 r. (D. U. Nr. 19 poz. 713).

2. Nie oczekując na defintywne zatwierdzanie planów regulacyjnych, należy już teraz powziąć uchwały przez Magistraty a także i Miejskie Społeczno-Gospodarcze Komitety, ustalające dzielnice miasta dla budownictwa murowanego, dzielnice ze zwartem budowaniem, dzielnice przemysłowe. Po wejściu w życiu tych uchwał zarządzam surowe ich przestrzeganie przez Oddziały Techniczne Magistatów. Te Zarządy miejskie, które, korzystając z § 11 wyżej przytoczonego rozporządzenia M. R. P. z dnia 21.4 1923 r. w swoim czasie wyniosły odpowiednie uchwały o zastosowaniu § 9 powyższego zarządzenia, winny natychmiast poddać je ponownej rewizji.

3. Również należy poddać rewizji uchwały Magistratów co do ustępu 2, § 7 wyżej powołanego rozp. Min. Rob Publ. w kwestji urządzenia mieszkań w suterenach W każdym razie zabraniam urządzenia wejść do suteren wprost z ulicy.

4. Zechcą Magistraty natychmiast przystąpić do opracowania obowiązujących zarządzeń, mających na celu bezpieczeństwo przeciwpożarowe, a to w myśl przytoczonego wyżej art. 206 ustawy budowlanej rosyjskiej. Projekty tych zarządzeń należy przesłać dla zatwierdzenia do Urzędu Wojewódzkiego Okr. Dyr. Rob. Publ.

5. Celem ułatwienia i udogodnienia zainteresowanym mieszkańcom miasta, zmierzającym na swych placach pobudować ustępy i małe budynki gospodarcze, nie ponosząc na to kosztów sporządzenia projektów technicznych, zarządzam, co następuje:

Od osób, ubiegających się o zyskanie zezwolenia policyjno-budowlanego na pobudowanie ustępów i małych parterowych budynków gospodarczych (niemieszkalnych bez pieców i palenisk) jak to: komórek, składzików na opał, piwnic i t. p.) nie należy wymagać przedstawiania projektów technicznych do zatwierdzenia.

Również nie należy żądać, by wspomniane budowle były wykonywane pod kierownictwem osób, uprawnionych do prowadzenia robót budowlanych.

Dla uzyskania zezwolenia na te budowle dostateczne jest przedstawienie do zatwierdzenia planu sytuacyjnego w skali 1 : 500 (może być odręczny).

6. Surowo zabraniam wydawania zezwoleń na budowę przez Magistraty wbrew wnioskom architektów miejskich względnie rzeczoznawców.

Wobec tego, że w mniejszych miasteczkach czynności rzeczoznawców spełniają często osoby, nie mające odpowiednich kwalifikacji, Wydziały Powiatowe Sejmików również nie posiadają odpowiednich sił fachowych, dla załatwienia rekursów na wsi, zechcą Panowie Starostwie poczynić kroki, by zostały wezwane do pracy w Wydziałach Powiatowych odpowiednie osoby fachowe, które jednocześnie mogą służyć rzeczoznawcami dla spraw budowlanych w miasteczkach, których Magistraty nie posiadają architektów miejskich.

O powziętych krokach w myśl powyższego zarządzenia winny Magistraty względnie Panowie Starostowie donieść w terminie do dnia 1 maja 1927 r.

Jednocześnie odwołuję rozporządzenie z dnia 1 października 1926 r. L 604C/III.

Wykaz ważniejszych przepisów budowlanych obowiązujących na terenie Województwa.

1. Ustawa Budowlana b ces. ros. rok 1900.
2. Rozporządzenie Ministra Rob. Publ. z dn. 3.3 1922 r. w sprawie wysokości budowli (D. U. Nr. 17 p. 141 z 1922 r, oraz rodporządzenie Ministra Rob. Publ. z dn. 3.3 1922 r. w sprawie budowli drewnianych (D. U. Nr. 12 p. 191 z 1922 r.).
3. Ustawa z dnia 22 września 1922 r. o ulgach dla nowo-znoszonych budowli (D. U. Nr. 88 p, 786) z 1922 roku
4. Ustawa z dnia 29 kwietnia 1925 r. o rozbudowie miast (D. U. Nr. 51 p. 346).
5. Rozporz. Ministra R. P. z dn. 21 kwietnia 1923 r. o ulgach budowlanych w miastach (D. U. Nr. 49 p. 346 z 1923 r.).
6. Rozporz. budowlano-policyjne dla wsi z dn. 20 listopada 1920 r. (D U. Nr. 99 p. 713 z 1921 r.).
7. Ustawa przemysłowa b. ces. ros. wyd. 1913 r. tom XI cz. 2
8. Rozporz. Ministra Przem. i Handlu z dn. 8 listopada 1921 r, o dozorze kotłów (D. U. Nr. 103 p. 744 z 1921 r. i Nr. 36 p. 344 z 1923 r.) oraz z dn. 31 czerwca 1922 r, w sprawie wyjść w nowobudowanych kotłowniach (D. U. Nr. 51 p. 461 z 1922 r.).
9. Ustawa z dnia 17 lutego 1922 r. o budowie szkół powszechnych (D. U. Nr. 18 p. 141 z 1922 r.).
10. Rozp. Ministra Zdr. Publ. z dn. 12 lipca 1922 r. o zakładach szpitalnych (D. U. Nr. 97 p. 698 r. 1922 r. oraz z dn. 5 lipca 1921 r. o zakładach kąpielowych rytualnych (D. U. Nr. 65 p. 416 z 1921 r.),
11. Dekret z dnia 14 listopada 1918 r. o opiece nad zabytkami sztuki i kultury (D. U. Nr. 16 p. 36 z 1918 r.) oraz dekret o zatwierdzeniu projektów z dn. 8 stycznia 1919 r. (D. P. Nr. 93 z 1919 r.) rozciągnięte na W-wo Wołyńskie. z dn. 20.10 1921 r. (D. U. Nr. 83 p. 585 i № 91 p. 672 z 1921)
12. Rozporz. Nacz. Nadzw. Komisarza z dn. 10 czerwca 1921 r. o otrzymaniu porządku w gminach miejskich (D. U. Nr. 56 p. 346 z 1921 r. i D. U. Nr. 70 p. 679 z 1924 r.).
13. Rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 kwietnia 1924 r. o przekazaniu Zarządom Gmin zatwierdzania projektów prywatnych parterowych budowli mieszkalnych i gospodarczych (D. U. 36 p. 383 z 1924 r.).
14. Ustawa z dn. 18 lipca 1924 r. w sprawie zmiany niektórych przepisów budowlanych na obszarach b. zaboru ros. (Dz. U. Nr. 73 p. 715).
15. Rozporz. wykonawcze Ministra Rob. Publ. z dn. 12 sierpnia 1924 r. w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewn. rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 kwietnia 1924 roku (D. U. Nr. 87 p. 829).

Wojewoda

(—) Wł. Mech.

Z życia Wol. Stow. Techników.

Protokół Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Członków Wołyńskiego Stowarzyszenia Techników odbytego dnia 24 kwietnia 1927 r. o godzinie 11-ej w lokalu „Ognisko" w Łucku.

Porządek dzienny:

1. Zmiana regulaminu Sądu Dyscyplinarnego Stowarzyszenia.
2. Wybór 3-ch nowych Sędziów i 3-ch zastępców.
3. Zatwierdzenie Statutu.
4. W sprawie urządzenia wycieczki krajoznawczej do Gdańska, Gdyni i Helu
5. Wolne wnioski.

Po zagajeniu zgromadzenia i wyborze Prezydjum w osobach kol. W. Bielickiego jako przewodniczącego i sekretarza kol. Fr. Raczyńskiego przystąpiono do 1-go punktu porządku dziennego.

Po przeprowadzeniu wyczerpującej dyskusji uchwalono zmianę Regulaminu Sądu Dyscyplinarnego w brzemieniu następującem:

§ 1. Czynny przy W. S. T. Sąd Dyscyplinarny składa się z 5-ciu członków i 3-ch zastępców wybieranych.... dalej bez zmiany.

Zastępcy wstępują w swoje czynności w kolejności wyboru wrazie:

1) wystąpienia ze składu jednego z członków Sądu,

2) niemożności skompletowania składu Sądu z przyczyn przywidzianych samym regulaminem dla danej sprawy.

§ 7. Rozprawą ustna. Skład Sądu na rozprawie ustnej winien być nieparzysty . . . . dalej bez zmiany

§ 13. Wyłączenie od udziału w orzeczeniach dodano punkt e

zostaje powołany na świadka przez strony.

— —

Uwaga do § 13.

Wykluczenie członka Sądu ze składu powołanego przez strony na świadka następuje na podstawie orzeczenia posiedzenia Gospodarczego Sądu Dyscyplinarnego w tym wypadku, gdy takowy uzna, że członek Sądu Dyscyplinarnego jako świadek jest niezbędny dla przeprowadzenia sprawy.

P. 2-gi. Wybór 3-ch nowych sędziów i 3-ch zastępców; tajnem głosowaniem kartkowem wybrano na sędziów:

1) kol. M. Grigorjewa,
2) „ B. Wasilewskiego,
3) „ Fr. Wilka,

na zastępców:

1) kol. Fr. Kokesza,
2) „ M. Kołmakowa,
3) „ A. Baczyńskiego.

p. 3-ci. Ponieważ z 2-ch projektów Statutu Biura Pracy żaden nie odpowiada swemu celowi przyjęto wytyczne, na podstawie których Wydział opracuje Regulamin przedkładając tenże następnemu Walnemu Zgromadzeniu do zatwierdzenia poruczając Wydziałowi natychmiastowe uruchomienie Biura.

p. 4-ty. W sprawie zorganizowania wycieczki krajoznawczej uchwalono urządzić ją w pierwszych dniach lipca r. b. Zgłoszenia uczestników wycieczki przyjmuje Wydział do 25 czerwca włącznie. Całkowity koszt wyniesie 120 zł. Przy zgłoszeniu należy uiścić składkę 20 złp.

p. 5-ty. W wolnych wnioskach uchwalono następującą rezolucję w sprawie należenia do Kasy Pośmiertnej Stowarzyszenia: członkowie, którzy udowodnią należenie do innej Kasy Pośmiertnej, mogą być zwolnieni od przymusowego należenia do Kasy Pośmiertnej Stowarzyszenia.

Po wyczerpaniu porządku dziennego Walne Zgromadzenie zamknięto o godz. 13-tej.

— —

Protokół z posiedzenia Wydziału W. S. T. z dn. 8 maja 1927 r.

Obecni: kol. H. Lange, Baranowski, Łakociński, Romanowski, Raczyński.

Porządek dzienny: 1) rozpatrzenie i uchwalenie zmian w normach wynagrodzeń za prace techniczne członków W. S. T. 2) Rozpatrzenie i zatwierdzenie regulaminu Biura Porad przy Stowarzyszeniu.

1) Po rozpatrzeniu projektu wraz ze zmianami w normach wynagrodzeń za prace techniczne uchwalono jednogłośnie normy zatwierdzić i wydać je w osobnych zeszytach.

Członkowie Stowarzyszenia będą mogli nabyć normy w cenie 1 złp. za egzemplarz.

2) Rozpatrzono i zatwierdzono regulamin Biura Porad przy Stowarzyszeniu i uchwalono umieścić go w najbliższym numerze czasopisma.

Z życia Koła Rówieńskiego.

W niedzielę dnia 1 maja odbyło się pierwsze organizacyjne zebranie Zarządu Koła Rówieńskiego, na którem zostały przeprowadzone wybory do prezydjum:

Zostali wybrani:

kol.: Wejtko — na wice-prezesa,
Świętochowski W. — na sekretarza,
Press M. — skarbnikiem,
Rossdejczer J. — gospodarzem.

Jak poprzednio podaliśmy, Prezesem Koła wybranym przez Walne Zgromadzenie, jest kol. Em. Rajewski.

NORMY WYNAGRODZEŃ ZA PRACE TECHNICZNE.

zatwierdzone przez Wydział Wołyńskiego Stowarzyszenia Techników w dniu 8 maja 1927 r.

Podług sumy wartości objektu*).

Rząd I.

Roboty ziemne, groble, rowy osuszające i nawadniające, drenowanie, gospodarstwo rybne, stawy.

Budynki najprostszego wykonania.

Drogi bite. Koleje podjazdowe. Mosty do 10 metr. rozpiętości.

Rurociągi bez odgałęzień.

Rząd II.

Regulacja i kanalizacja rzek. umocowanie brzegów, kanały żeglugi, śluzy, upusty, porty rzeczne.

Budynki zwykłe Ogrzewania i wentylacja.

Drogi bite w trudnych warunkach terenowych.

Budowa linji kolejowych, małe tunele.

Mosty do 20 metr. rozpiętości. Żelbet, kostrukcje żelazne.

Instalacje elektryczne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne.

Rząd III.

Zakłady o sile wodnej, śluzy komorowe, podnośnice dla statków, doki, porty morskie, statki, pogłębiarki.

Budynki okazalsze i reprezentacyjne.

Duże mosty i tunele. Dźwigi, windy.

Kanalizacja i wodociągi miejskie, kąpiele i wentylacja z siłą motorową.

Głębokie wiercenia, sztolnie, szachty, wielkie piece, walcownie.

Wszelkiego rodzaju maszynowe instalacje (kotłownie, maszyny parowe, wodne, spalinowe, elektryczne, gazowe, obrabiarki i t. p.).

Poszczególne prace zaliczają się do szeregu:

A. Plany do zatwierdzenia.

Obliczenie kosztów eksploatacji i rentowności.

---

*) W zależności od rodzaju roboty (rząd I, II i III) i od rodzaji pracy (szereg A, B, C, D i E). Każda praca liczy się osobno według swego szeregu.

B. Szkic.
Sprawdzenie rachunków
Sprawdzenie ofert.
Ułożenie warunków wykonania i gwarancji.
Techniczna lub finansowa ocena urządzeń.
Odbiór i przyjęcie urządzeń i maszyn.
C. Wykaz materjałów, robót i kosztorys.
D. Projekt.
Nadzór techniczny.
E. Rysunki wykonawcze.

Tablica I. Wynagrodzenie w % od wartości objektu.

RZĄD	I					II					III				
SZEREG	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E	A	B	C	D	E
Do 3.000 zł.	0.50	0.90	1.30	1.70	2.10	0.70	1.30	1.90	2.50	3.10	0.90	1.85	2.70	3.55	4.40
5.000	0.40	0.80	1.20	1.60	2.00	0.60	1.20	1.80	2.40	3.00	0.85	1.70	2.55	3.40	4.25
7.000	0.30	0.70	1.05	1.40	1.75	0.55	1.65	1.65	2.20	2.75	0.75	1.50	2.25	3.30	3.75
10.000	0.32	0.64	0.96	1.28	1.60	0.48	0.97	1.46	1.94	2.42	0.69	1.38	2.07	2.76	3.45
15.000	0.30	0.60	0.90	1.21	1.52	0.45	0.91	1.36	1.84	2.29	0.65	1.30	1.95	2.60	3.25
25.000	0.27	0.55	0.83	1.10	1.37	0.42	0.85	1.28	1.70	2.12	0.61	1.22	0.83	2.44	3.05
35.000	0.24	0.49	0.74	1.00	1.23	0.38	0.77	1.16	1.54	1.92	0.55	1.10	1.65	2.20	2.75
50.000	0.23	0.47	0.70	0.94	1.18	0.36	0.72	1.08	1.44	1.80	0.51	1.03	1.54	2.06	2.58
75.000	0.22	0.44	0.66	0.88	1.10	0.33	0.67	1.02	1.35	1.69	0.48	0.96	1.44	1.92	2.40
100.000	0.20	0.40	0.60	0.80	1.00	0.31	0.62	0.94	1.25	1.56	0.44	0.89	1.34	1.78	2.22
150.000	0.19	0.38	0.57	0.76	0.95	0.30	0.59	0.88	1.18	1.48	0.42	0.84	1.26	1.68	2.10
250.000	0.17	0.35	0.53	0.70	0.87	0.27	0.55	0.82	1.10	1.38	0.39	0.78	1.17	1.56	1.95
350.000	0.16	0.32	0.48	0.64	0.80	0.25	0.49	0.73	0.98	1.23	0.35	0.71	1.07	1.42	1.77
500.000	0.15	0.29	0.44	0.58	0.72	0.23	0.47	0.69	0.93	1.16	0.33	0.66	1.00	1.33	1.62
750.000	0.14	0.27	0.42	0.55	0.69	0.22	0.44	0.66	0.88	1.10	0.31	0.62	0.93	1.24	1.55
1.000.000	0.13	0.25	0.38	0.50	0.62	0.20	0.40	0.60	0.80	1.00	0.29	0.57	0.86	1.15	1.44
1.500.000	0.12	0.23	0.36	0.47	0.59	0.19	0.38	0.57	0.76	0.95	0.27	0.54	0.81	1.08	1.35
2.500.000	0.11	0.22	0.33	0.44	0.55	0.17	0.36	0.53	0.71	0.88	0.25	0.50	0.75	1.00	1.25
3.500.000	0.10	0.19	0.30	0.39	0.48	0.16	0.32	0.48	0.64	0.80	0.23	0.45	0.68	0.90	1.12
5.000.000	0.09	0.18	0.28	0.36	0.46	0.15	0.30	0.45	0.60	0.75	0.21	0.42	0.64	0.85	1.06
7.500.000	0.08	0.17	0.25	0.34	0.43	0.14	0.28	0.42	0.56	0.70	0.20	0.40	0.60	0.80	1.00
10.000.000	0.08	0.16	0.23	0.31	0.39	0.13	0.27	0.39	0.53	0.66	0.18	0.37	0.55	0.74	0.93
od 10.000.000	0.07	0.15	0.22	0.30	0.38	0.12	0.25	0.37	0.50	0.62	0.17	0.33	0.52	0.70	0.88

Uwaga I. W razie żądania poszczególnych czynności, odpowiednie stawki podwyższają się o 50%.

Uwaga II. Za użycie przyrządów i narzędzi dolicza się każdorazowo oprócz kosztu przewozu 5% ich wartości rynkowej.

Uwaga III. Dla określenia wynagrodzenia miarodajną jest suma kosztorysu, oceny, lub rachunku. Za rysunki wykonawcze, nadzór techniczny, sprawdzanie, rachunki oblicza się według Tabeli II.

Uwaga IV Jeżeli dla tej samej instalacji wymagane jest wykonanie kilku projektów — każdy projekt liczy się oddzielnie.

Uwaga V. Za czas pobytu w podróży w interesie robót, za które pobiera się wynagrodzenie procentowe, podług sumy kosztu, dolicza się nadto, oprócz zwrotu kosztów przejazdu, tytułem dyjet 30 złp. za każdą dobę w granicach Państwa

Uwaga VI. Wynagrodzenie za remont lub przebudowę starych budowli, jeżeli potrzebny szczegółowy projekt liczy się o 50% drożej od norm wyszczególnionych w tablicy, jeżeli projekt niepotrzebny — o 25% drożej.

Uwaga VII. Na żądanie winien właściciel wypłacić 25% należnego wynagrodzenia na poczet mających się wykonać prac; dalsze 25% w miarę postępu robót — pozostałe zaś 50% należnego wynagrodzenia po ukończeniu robót.

Uwaga VIII Za zdjęcia planów budynków istniejących, narysowanie ich należy się 75 zł. za 100 m² powierzchni każdej kondygnacji bud.-mieszk., za zdejmowanie planów bud. nie mieszk. 30 zł. budynków zaś fabrycznych według umowy nie wyżej jednak 100 zł.

Uwaga IX. Za czas pobytu w podróży w interesie robót, za które pobiera się wynagrodzenie procentowe podług sumy kosztu, dolicza się nadto, oprócz zwrotu kosztów przejazdu, jeszcze tytułem dyét 30 złp. za każdą dobę, w granicach Państwa.

Podług zużytego czasu:

1) W obrębie miejsca zamieszkania:

Pierwsza godzina . . . . . . 20 złp.
Każda następna godzina w tej samej sprawie . 12 „
Liczy się czas pracy w domu lub pobytu po za domem.

2) Po za obrębem miejsca zamieszkania:

do 6 godzin — 15 złp. za godzinę
od 6 — 12 godzin — 12 „ „
od 12 — 24 godzin — 8 „ „
Za każdą godzinę ponad 24 godz. po 6 zł.

UWAGA I. Liczy się czas pobytu po za domem, przyczem każda doba lub jej część jest liczona oddzielnie podług powyższej skali. Prócz tego należy się zwrot kosztów przejazdu (w tem za jazdę koleją bilet II klasy, a gdy wymagana jest praca natychmiast po nocnej podróży — miejsce w sypialnym wagonie).

„ II. Przy wyjazdach za granicę Państwa, wysokość wynagrodzenia podlega specjalnej ugodzie.

„ III Na żądanie, należy pobrać tytułem zaliczki do ⅓ należności, reszta winna być wypłacona po wykonaniu zlecenia

„ IV. Za czynności wykonane między godz 8 wieczorem i 8 rano, lub też za pracę ponad 8 godzin na dzień, za zużyte na to godziny nadliczbowe, nocne lub świąteczne, należy liczyć o 00% ponad normę.

„ V. Ustanowione normy wynagrodzenia „podług zużytego czasu" obejmują tylko czynności wykonane w tym czasie. Wszelkie dodatkowe czynności wykonywane w związku z tym jak naprz. napisanie sprawozdania, należy dodatkowo wynagrodzić.

Tabela II. Normy wynagrodzenia za czynności kancelaryjne.

	Wyszczególnienie	Należytość
a)	Za przepisanie na czysto i kopjowanie pisma oblicza się od strony nie wynoszącej więcej jak 25 wierszy po	1 zł.
b)	Za przepisanie tabel, cyfr i t. p. od strony po	3 zł.
c)	Za kopjowanie rysunku na papierze rysunkowym od formatu 21×34 cm. po . .	25 zł.
d)	Za to samo na kalce	12 zł.
e)	Za to samo na światłodruku . . .	3 zł.
f)	Uwierzytelnienie zgodności planu oryginalnego z dostarczonemi kopjami od formatu	5 zł.
g)	Za uzgodnienie obliczeń, kosztorysów i t. p. z oryginałem od strony zwykłego formatu .	2 zł.
h)	Za pisemne porozumienie się ze stroną lub władzą za każd. str. pob. . . .	5 zł.
i)	Za ustne porozumienie się ze stroną w biurze	20 zł.
k)	Za zasięgnięcie informacji u władz i przeprowadzenie potrzebnych dochodzeń oprócz ewentualnego zwrotu kosztów dorożki za godzinę	20 zł.
l)	Za pośrednictwo pomiędzy właścicielem budowy a przedsiębiorcą przy sumie kosztorysów do 200.000 zł.	1½%
	ponad 200.000 zł. . . .	1%
m)	W razie nie dojścia do porozumienia stron opłaca się pośredniczo podług zużytego czasu	
n)	Za zużyty materjał, roboty introligatorskie, porto, marki, znaczki stemplowe — dolicza się do wynagrodzenia rzeczywiste koszta .	

Regulamin

„Biura Porad Technicznych" Wołyńskiego Stowarzyszenia Techników w Łucku.

Art. I.

Biuro istnieje w myśl § 2 p. statutu Woł. Stow. Techn. na podstawie uchwały Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dnia 24 kwietnia 1927 r.

Art. II.

Biuro jest częścią składową Woł. Stow. Techn· nie stanowi osobnej osoby prawnej, nie posiada odrębnego majątku i występuje nazewnątrz jako Woł. Stow. Techn. przy zachowaniu trybu przewidzianego dla tegoż stowarzyszenia, może posiadać swe oddziały przy poszczególnych Kołach, oraz członków korespondentów. Oddziały Biura stanowią część składową danego Koła, występują nazewnątrz w imieniu i w trybie przewidzianym w regulaminie tegoż Koła.

Art. III.

Siedzibą Biura jest m. Łuck, może być ona przeniesiona do innej miejscowości, tylko na podstawie uchwały Walnego Zgromadzenia. Siedziby oddziałów wyznacza i zmienia Wydział W. S. T.

Art. IV.

Zadaniem Biura jest:

a) udzielanie porad techniczno-prawnych, wyznaczanie rzeczoznawców, opracowywanie ekspertyz;

b) opracowywanie opinji w sprawach związanych ze stosowania ustawodawstwa technicznego;

c) opracowanie opinji w sprawach ogólno-ekonomicznych związanych z zagadnieniami techniki;

d) walka z niefachowem wykonywaniem robót technicznych;

Art. V.

Biuro składa się z pięciu członków wybranych przez Wydział, mogą być nimi tylko członkowie W. S. T. Przewodniczącego, jego zastępcę i sekretarza wybierają członkowie Biura z pośród siebie.

Art. VI.

Biuro może powoływać komisje z pośród swych członków i innych członków W. S. T. na pewien okres czasu lub tylko dla poszczególnych spraw. Wszyscy członkowie komisji mają głos decydujący. Ponadto Biuro może zapraszać i inne osoby z poza W. S. T. do załatwiania poszczególnych spraw. Te osoby biorą udział w odnośnych posiedzeniach Biura i Komisji z głosem doradczym.

Art. VII.

Posiedzenia Biura zwołuje przewodniczący lub jego zastępca w miarę potrzeby, w każdym razie raz na miesiąc; są one prawomocne przy obecności przynajmniej trzech członków Biura wliczając przewodniczącego. Uchwały zapadają większością głosów, przy równości przeważa głos przewodniczącego. Uchwały stają się prawomocne po zatwierdzeniu ich przez Wydział W. S. T. lub w sprawach pilnych przez prezesa W. S. T., który na najbliższem posiedzeniu Wydziału winien je podać do wiadomości i uzyskać zgodę tegoż. Wszystkie pisma Biura wychodzące nazewnątrz winny być wygotowane w trybie przewidzianym dla W. S. T. i podpisane przez Prezesa W. S. T. i Przewodniczącego Biura.

Art. VIII.

Za udzielane porady, ekspertyzy i t. p. może Biuro pobierać opłaty, które winne obejmować własne koszta Biura, związane z temi czynnościami, wynagrodzenie referentów za stratę czasu i t. p. oraz pewne odsetki tych opłat, wysokość których określi Biuro w każdym poszczególnym wypadku na zakup potrzebnych dla Biura książek, instrumentów, materjałów i t. p.

Art. IX.

Kadencja członków Biura pokrywa się z kadencją Wydziału W. S. T.

Art. X.

Komisją Rewizyjna Biura jest komisja rewizyjna W. S. T.

Art. XI.

Kompetencje oddziałów Biura, sposób ich powstawania i funkcjonowania, określi Wydział dla każdego poszczególnego oddziału osobno, stosownie do warunków ich rozwoju oraz składu personalnego.

Art. XII.

Biuro może być rozwiązane tylko uchwałą Walnego Zgromadzenia W. S. T. Poszczególni członkowie Biura mogą być usunięci przez Wydział, na ich miejsce winni być wybrani bezzwłocznie inni członkowie.

Redaktor odpowiedzialny: **inż. Henryk Lange.**

Wydawca: Wydział Wołyńskiego Stowarzysz. Techn.

Ogłoszenie.

Poleski Urząd Wojewódzki (Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych w Brześciu n/B) ogłasza niniejszem nieograniczony przetarg na budowę z własnych materjałów na drogach państwowych.

1. Drewnianego mostu (wraz z izbicami, robotami ziemnemi i brukowaniem) przez rz. Horyń w Dawidgródku pow. Stolińskiego na drodze Nr. 5 o długości około 113 m. b.

2. Drewnianego mostu z robotami ziemnemi przez rz. Niesłuchę około Milkówki w pow. Pińskim na 10 km. drogi Nr. 5/1 o długości 47 m. b.

3. 53 mostów długości od 2 do 16 m. b. na drogach państwowych NN: 5 oraz 5/2, 5/3 i 4/12 w powiecie Stolińskim ogólnej długości do 233 m. b. licząc po pokładzie oraz na podsypanie grobli na tych drogach (6886 $m.^3$ i odarniowanie skarp 4567 $m.^2$). Ilości i ogólna suma kosztów robót mogą być przez Urząd zwiększone lub zmniejszone na 20% (bez względu na Nr. drogi).

4. płyt żelazo-betonowych dla mostów o rozpiętości 6 m. b. w pow. Brzeskim NN 14/1, 36/1 i 38/1 na drodze Brześć-Włodawa i Nr. 74/1 na drodze Wysokie Litewskie — Drohiczyn, a także płyt żel.-bet. o dług. 1,75—3,85 m. 26 sztuk ogólnej dług. około 80 m. b. na drodze Brześć-Włodawa.

5. Płyt żelazo-betonowych dla mostów o rozpiętości 6 5 m. w pow. Prużańskim NN. 41 1 i 41/2 na drodze Prużana-Różana.

6. Koszarek drogowych w pow. Brzeskim pojedyńczych na drodze Brześć — Kowel (km. 41-y) i Dubieczno-Małoryto (km. 4-y) oraz podwójnej na drodze Brześć—Włodawa (km. 41).

Termin ukończenia robót ustala się: co do 1, na dzień 1 października 1927 r. ukończenie wszystkich robót oprócz ciesielskich, a zakończenie całego mostu najpóźniej na dzień 1 lutego 1928 roku

co do 2 i 3 — całkowite ukończenie robót do dnia 1 listopada 1927 r.
„ „ 4 i 5 „ „ „ „ „ 1 września „
„ „ 6 „ „ „ „ „ 1 października 1927 r.

Osoby ubiegające się o roboty powyższe winny do godziny 11-ej dnia 17 maja 1927 r. złożyć do Dyrekcji Publicznych (Brześć n/B ul. Krzywa 21) oddzielnie na każdą z wyżej wymienionych robót lub na jedną z nich oferty w zapieczętowanych kopertach ze wskazaniem cen jednostkowych na wszystkie odnośne roboty i materjały pg. ślepego kosztorysu i sumarycznego zestawienia cen przetargowych t. j. sumy za którą podejmują się wykonać roboty. W ofercie zadeklarowane ceny jednostkowe mają być dokładnie bez przekreśleń cyfrowo i słownie wymienione.

Każdy oferent do przetargu winien złożyć wadjum w wysokości 5% sumy wymienionej w ofercie w gotówce lub w papierach wartościowych określonych przez M-two Skarbu wg. kursu obowiązującego w dniu złożenia. W razie nieprzyjęcia oferty wadjum zostanie zwrócone w terminie tygodniowym.

Na zapieczętowanej kopercie należy umieścić nadpis: „Oferta do przetargu w dniu 17-go maja 1927 r. na roboty na drogach w pow. . . . . (Pińskim, Stolińskim lub innym).

Rozprawa przetargowa odbędzie się o godzinie 11-ej w dn. 17 maja w lokalu Poleskiej Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych.

Urząd zastrzega sobie prawo wyboru oferenta oraz oddania wyżej wskazanych robót z wolnej ręki, niezależnie od wyniku postępowania licytacyjnego i oddanie wykonanie robót bez dostawy (częściowo lub w całości) materjału, a także wycofania na przetargu niektórych objektów. Do konkurencji będą dopuszczone firmy finansowo zasobne, a przy przetargu na most w Dawidgródku i mosty żelbetowe będą żądane dowody wykonania przez firmę większych robót budowlano-inżynieryjnych.

Oferentów przy konkurencji i przy zawarciu umowy będą obowiązywały przepisy tymczasowe o oddawaniu państwowych robót M. R. P. z dnia 31.VII 26 r. oraz ustalone przez Okr. Dyr. Rob. Publ. warunki dla wykonania przez przedsiębiorstwa budowli drogowych na drogach państwowych, warunki techniczne i projekty, a także warunki przetargu i składanie ofert. Szczegóły są do przejrzenia w Oddziale Drogowym Dyrekcji Robót Publicznych (Brześć, Krzywa 21) dnia 30 kwietnia, 2 maja r. b. i od dnia 6-go maja codziennie w godzinach 11—14 (oprócz świąt).

Poleski Urząd Wojwódzki
(Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych).

Ogłoszenie.

Wydział Powiatowy Sejmiku w Zdołbunowie ogłasza na dzień 27 maja 1927 r. **przetarg ofertowy** na wywiezienie kamienia Sejmikowego ze st. Ożenin do miejsca robót, dostawę piasku oraz na wykonanie ziemnych i brukarskich przy budowie odcinków dróg Ostróg-Rozważ na długości 1004 m. b. i Rozważ-Chorów na długości 1680 b. m.

Plany, profile oraz warunki techniczne są do przejrzenia w Biurze Wydziału codziennie od godz. 11 do 13-tej.

Oferty należy składać w Biurze Wydziału Powiatowego w Zdołbunowie do dn. 27 maja do godziny 10-ej zrana w zapieczętowanych kopertach, zaopatrzonych w napis „oferta na wywiezienie kamienia, dostawę piasku oraz wykonanie robót ziemnych, brukarskich przy budowie odcinków dróg Ostróg-Rozważ i Rozważ-Chorów" wraz z wadjum w wysokości 5% oferowanej sumy, względnie na tą sumę kwit Zdołbunowskiej Kasy Sejmikowej.

Przewodniczący Wydziału
Starosta

m. Zdołbunów, dnia 4.V 1927 r.

(—) **Płachta.**